	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Afdeling Zweefvliegen	DOCUMENT ONDERWERP	TYPE	DON	DVN
		TSBP ZWEEF	BP	008	03.001
		Status	:	DEFINITIEF	SHT/SHTS
					1 / 20

TOP SPORT BELEIDS PLAN


Zweefvliegen

2004 t/m 2006

REDACTIE: Commissie Wedstrijd en Selectie

Bijlage G:

Reglement NK 2005

	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Afdeling Zweefvliegen	DOCUMENT ONDERWERP	TYPE	DON	DVN
		TSBP ZWEEF	BP	008	03.001
		Status	:	DEFINITIEF	SHT/SHTS 3 / 20


INHOUDSOPGAVE

1	WEDSTRIJDREGLEMENT	5
1.1	BIJZONDERHEDEN VAN DE WEDSTRIJD.....	5
1.1.1	<i>Tweezitters</i>	5
1.1.2	<i>Standaardklasse</i>	5
1.1.3	<i>15 Meter klasse</i>	5
1.1.4	<i>18 Meter klasse</i>	5
1.1.5	<i>Openklasse</i>	5
1.1.6	<i>Handicap</i>	6
1.1.7	<i>Nationale Kampioenschap in de clubklasse</i>	6
1.2	DEELNAME.....	6
1.2.1	<i>NK Multi</i>	6
1.2.2	<i>Clubklasse</i>	6
1.3	WEDSTRIJDLEIDING, JURY EN PRIJZEN.....	6
1.4	Vlieg- en terreinregels.....	6
1.5	AANMELDEN.....	6
1.6	Vliegkaarten.....	7
1.7	UITRUSTING.....	7
1.7.1	<i>Wedstrijdnummer</i>	7
1.7.2	<i>Radio's</i>	7
1.7.3	<i>Gyroscopische instrumenten</i>	7
1.7.4	<i>Motorzwever</i>	7
1.7.5	<i>Valscherm</i>	7
1.7.6	<i>GPS loggers</i>	7
1.7.7	<i>Boordcomputer als back up</i>	8
1.7.8	<i>Waterballast en maximum startgewicht</i>	8
1.8	DAGELIJKS PROGRAMMA.....	8
1.9	STARTREGELING.....	8
1.9.1	<i>Startvolgorde</i>	8
1.9.2	<i>Startleider</i>	8
1.9.3	<i>Eerste start</i>	9
1.9.4	<i>Latere start, aantal starts</i>	9
1.9.5	<i>Laatste startmogelijkheid</i>	9
1.9.6	<i>Buitenlanding en motorgebruik</i>	9
1.9.7	<i>Kabelbreuk of mislukte start</i>	9
1.9.8	<i>Onderbreking van het startbedrijf</i>	9
1.10	AFVLIEGEN EN FINISHEN.....	9
1.10.1	<i>Afvliegpunt en afvliegcilinder</i>	9
1.10.2	<i>Afvliegpunt en afvlieglijn</i>	9
1.10.3	<i>Afvliegaanvang</i>	9
1.10.4	<i>Afvliegtijd en afvliegsluiting</i>	9
1.10.5	<i>Afvlieghoogte en -snelheid</i>	10
1.10.6	<i>Finishlijn en finishpunt</i>	10
1.10.7	<i>Finishen</i>	10
1.10.8	<i>Tweede poging</i>	10
1.11	GPS-BEWIJS VAN AFVLIEGEN, BEZOEKEN VAN KEERPUNTEN EN AREA'S.....	10
1.12	LANDINGSMELDING.....	11
1.13	LANDINGSVERKLARING.....	11
1.14	UITSLAGEN.....	11



DOCUMENT ONDERWERP	TYPE	DON	DVN
TSBP ZWEEF	BP	008	03.001
Status	:	DEFINITIEF	SHT/SHTS 4 / 20

1.15	REPARATIE EN VERVANGING.....	11
1.16	Vliegveiligheid en Commissie	11
1.17	Luchtvaartvoorschriften.....	11
1.18	Maatregelen bij fouten en overtredingen.....	12
1.19	Interpretatie.....	12
1.20	Protesten.....	13
1.21	Slotbepaling.....	13
2	REGLEMENT PUNTENTELLING.....	14
2.1	OPDRACHTEN EN BEGRIPSBEPALINGEN.....	14
2.1.1	<i>Race</i>	14
2.1.2	<i>Assigned Area Task (AAT)</i>	14
2.1.3	<i>Tijdsduur (Td en Tmin)</i>	14
2.1.4	<i>Afstandsvlucht</i>	14
2.1.5	<i>Afgelegde Afstand (D)</i>	15
2.1.6	<i>Behaalde snelheid</i>	15
2.2	METING VAN AFSTAND EN TIJD.....	15
2.3	WEDSTRIJDDAG.....	15
2.4	SYMBOLLEN EN FORMULES.....	15
2.4.1	<i>Symbolen (afstand in km, snelheid in km/uur)</i>	15
2.4.2	<i>Correctie factoren</i>	16
2.4.3	<i>Formules Race</i>	16
2.4.4	<i>Formules Assigned Area Task (AAT)</i>	16
2.4.5	<i>Wedstrijdpunten Pc</i>	17
3	BIJLAGE A LOKALE REGELS EN AANWIJZINGEN.....	18
3.1	BIJZONDERHEDEN VAN DE WEDSTRIJDEN.....	18
3.1.1	<i>Wedstrijdfrequentie</i>	18
3.1.2	<i>Keerpunten</i>	18
3.1.3	<i>Finishpunten</i>	18
3.1.4	<i>NK-Clubklasse</i>	18
3.1.5	<i>NK-Kwalificatie wedstrijd</i>	18
3.1.6	<i>Nationale Ladder</i>	18
3.2	AANWIJZINGEN.....	19
3.2.1	<i>Startorganisatie</i>	19
3.2.2	<i>Buitenlanding</i>	19
3.2.3	<i>Landen op Terlet</i>	19
3.2.4	<i>Finish procedure</i>	19
3.2.5	<i>Auto's en aanhangers</i>	19
4	BIJLAGE B IGC HANDICAP LIST.....	20

	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Afdeling Zweefvliegen	DOCUMENT ONDERWERP	TYPE	DON	DVN
		TSBP ZWEEF	BP	008	03.001
		Status	:	DEFINITIEF	SHT/SHTS 5 / 20

1 WEDSTRIJDREGLEMENT

1.1 BIJZONDERHEDEN VAN DE WEDSTRIJD

De wedstrijd is een sportieve krachtmeting om de titels Nederlands Kampioen 2005 in de Standaard-, 15-, 18- en Open klasse. Eventueel in een gecombineerde standaard/15 meter klasse en/of 18m/open klasse..

De beste Nederlander in de Standaard, 15-, 18-, standaard/15m, of 18m/open klasse is tevens Nederlands Kampioen 2005 indien er tenminste 12 deelnemers in de betreffende klasse hebben deelgenomen.

De beste Nederlander in de Open klasse is Nederlands Kampioen 2005 indien er tenminste 8 deelnemers in deze klasse hebben deelgenomen. De wedstrijd vindt plaats op Issoudun (F) van 15 mei t/m 24 mei 2004. Op 5 mei sluit de inschrijving.

De NK clubklasse vindt dit jaar op Terlet plaats van 11 t/m 22 juli. De winnaar van deze wedstrijd is Nederlands Kampioen Clubklasse indien er minimaal 12 deelnemers in deze klasse hebben deelgenomen.

1.1.1 Tweezitters

Tweezitters mogen deelnemen in de Clubklasse, Standaardklasse, 15m klasse en Open klasse afhankelijk van de spanwijdte en type. Er geldt:

- Standaardklasse spanwijdte maximaal 20m , types Janus C en DG 500/505 (deze laatste mag ook in de clubklasse deelnemen)
- 15m klasse spanwijdte maximaal 20m, Types DG 1000 en Duo Discus.
- Open klasse spanwijdte groter dan 20m.
- Clubklasse; zie IGC handicap list.

Normaliter is de gezagvoerder de deelnemer die het hoogst geplaatst is op de Nationale ladder. De tweede vlieger mag dagelijks wisselen maar mag geen hoger op de nationale ladder geplaatste vlieger zijn..

In geval van onduidelijkheid beslist de CW&S. Solo vliegen is toegestaan.

Indien een tweezitter een klasse wint dan is de gezagvoerder Nederlands kampioen in die klasse.

1.1.2 Standaardklasse

In de standaard klasse kunnen éénzitter-toestellen worden ingeschreven behorende tot de Standaardklasse. Tevens mogen tweezitters deelnemen die voldoen aan de hierboven genoemde voorwaarden.

Is bij de aanvang van de wedstrijd het aantal deelnemers in de Standaard klasse minder dan 12 dan wordt er samengevoegd met de 15 m klasse. Deze klasse zal dan de 15 meter klasse heten.

1.1.3 15 Meter klasse:

In de 15 meter klasse kunnen éénzitter-toestellen worden ingeschreven met een spanwijdte van maximaal 15 meter. Tevens mogen tweezitters deelnemen die voldoen aan de hierboven genoemde voorwaarden.

Is bij de aanvang van de wedstrijd het aantal deelnemers in de 15 meter klasse minder dan 12 dan wordt deze klasse samengevoegd met de standaard klasse. Deze klasse zal dan de 15 meter klasse heten.


1.1.4 18 Meter klasse:

In de 18 meter klasse kunnen éénzitter-toestellen worden ingeschreven met een spanwijdte van meer dan 15 meter tot en met 18 meter. Is bij de aanvang van de wedstrijd het aantal deelnemers in de 18 meter klasse minder dan 12 dan wordt deze klasse samengevoegd met de open klasse. Deze nieuwe klasse zal dan de open klasse heten.

1.1.5 Openklasse:

In de open klasse kunnen één- en tweezittertoestellen worden ingeschreven met een spanwijdte van meer dan 18 meter, v.w.b. éénzitters, en meer dan 20 meter v.w.b. tweezitters.

Is bij de aanvang van de wedstrijd het aantal deelnemers in de Open klasse minder dan 8 dan wordt deze klasse

	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Afdeling Zweefvliegen	DOCUMENT ONDERWERP	TYPE	DON	DVN
		TSBP ZWEEF	BP	008	03.001
		Status	:	DEFINITIEF	SHT/SHTS 6 / 20

samen gevoegd met de 18 m klasse. Deze klasse zal dan de open klasse heten.

1.1.6 Handicap:

Binnen een klasse wordt er niet gehandicapt.

Indien er klassen worden samen gevoegd dan wordt er als volgt gehandicapt:

Standaard en 15 m klasse samen: standaardklassers en de tweezitters die daarin zijn ingedeeld index 100, 15 m klassers en de tweezitters die daarin ingedeeld zijn index 103.

18 m klassers en open klassers samen: 18 m klassers index 100, open klassers index 104

1.1.7 Nationale Kampioenschap in de clubklasse:

In 2005 zal op het zweefvliegveld Terlet het Nederlands Kampioenschap in de Clubklasse worden gehouden. Hierbij kunnen vliegers inschrijven met toestellen behorend tot de Clubklasse die voorkomen op de IGC handicap list. Handicap wordt volgens de IGC handicap list. toegepast; dit jaar alleen met correctie voor later aangebrachte winglet., Wingrootfairings en MTOW worden nog buiten beschouwing gelaten. In de clubklasse is het cfm de clubklasse definitie verboden waterballast mee te nemen.

1.2 DEELNAME

1.2.1 NK Multi

Vliegers die zich geklasseerd hebben en zij die door de CW&S zijn uitgenodigd, worden op de CW&S website en de NK 2005 Multi website in de lijst genodigden opgenomen. Buitenlandse vliegers, die door hun nationale aéroclub worden voorgedragen, kunnen door de CW&S worden toegelaten. Zij kunnen echter de titel "Nederlands Kampioen" niet behalen.

Vliegers kunnen zich klasseren door te voldoen aan een van de eisen:

1. Tenminste 70 % van de som van de dagmaxima Zomerwedstrijden en NK-Club in de afgelopen twee jaar met een minimum van 3 wedstrijddagen en tenminste 8 deelnemers.
2. Tenminste 70 % van de som van de dagmaxima van een binnen- of buitenlandse meerdaagse wedstrijd waarbij de primaire doelstelling het winnen is. in de afgelopen twee jaar met een minimum van 3 wedstrijddagen en tenminste 8 deelnemers.
3. Tenminste 50% van de som van de dagmaxima NK-Multi in de afgelopen twee jaar.
4. In bijzondere gevallen met toestemming van de CW&S.

1.2.2 Clubklasse

Voor deelname in de clubklasse hoeft men zich in 2005 nog niet te kwalificeren. Wel is voldoende recente wedstrijdervaring aan te tonen. De NK Club wedstrijdleiding oordeelt hier over.

1.3 WEDSTRIJDLEIDING, JURY EN PRIJZEN

Het bestuur van de Afdeling Zweefvliegen stelt de wedstrijdleader aan.

De CW&S benoemt de jury op voorstel van de wedstrijdleiding. De samenstelling van de jury wordt op de eerste briefing bekend gemaakt. Iedere wedstrijddag ontvangt de dagwinnaar in elke klasse een prijs. Aan het eind van de kampioenschappen ontvangen de drie hoogst geklasseerde Nederlandse vliegers in elke klasse een prijs.


1.4 Vlieg- en terreinregels

De regels van het voor de NK gebruikte luchtvaartterrein zijn van kracht tijdens de kampioenschappen.

Op aanwijzing van de wedstrijdleiding wordt gestart door middel van een lier of sleepvliegtuig. Plaats en hoogte van ontkoppelen wordt door de wedstrijdleiding vastgesteld.

1.5 AANMELDEN

De vlieger moet zich persoonlijk aanmelden. Aanmelden dient op 10 juli te gebeuren. Alleen met toestemming van de

	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Afdeling Zweefvliegen	DOCUMENT ONDERWERP	TYPE	DON	DVN
		TSBP ZWEEF	BP	008	03.001
		Status	:	DEFINITIEF	SHT/SHTS 7 / 20

wedstrijdleiding kan men zich op de eerste wedstrijddag aanmelden vanaf 08:30 uur. Bij de aanmelding worden documenten en apparaten gecontroleerd en wordt het callsign van vlieger en ophaalploeg opgegeven. Tevens verklaart de vlieger in welke vliegtuigconfiguratie hij zal deelnemen. Deze configuratie mag tijdens de wedstrijd niet meer gewijzigd worden. De logger(s) voorzien van het wedstrijdnummer moet(en) worden getoond. Vliegers en ophalers moeten een vrijwaringverklaring tekenen t.o.v. de wedstrijdorganisatoren.

De deelnemers moeten de volgende geldige papieren kunnen tonen:

- RPL-G of een gelijkwaardig BvB en een geldige medische verklaring.
- BvL, journaal, onderhoudsboek en zendmachtiging
- FAI-sportlicentie
- KNVvL lidmaatschap of een WA-verzekeringsbewijs van tenminste Euro 910.000,- per geval met dekking voor zweefvliegen.

1.6 Vliegkaarten

Deelnemers moeten beschikken over de meest recente versies van de ICAO vliegkaart(en) van het wedstrijdgebied.

1.7 Uitrusting

1.7.1 Wedstrijdnummer

Op deelnemende vliegtuigen moet een duidelijk wedstrijdnummer, ten minste 30 cm hoog, aan weerskanten van het kielvlak zijn aangebracht (duidelijk is; grote en volledig uitgevulde letters en cijfers zonder krullen, schaduw, etc.). De wedstrijdleiding heeft de bevoegdheid een wedstrijdnummer af te keuren.

1.7.2 Radio's

Een radiozender/ontvanger voor alle zweefvliegfrequenties is verplicht. Het gebruik van andere dan op de eerste briefing aangegeven frequenties, is verboden, tenzij het gaat om contacten de veiligheid betreffende. De wedstrijdleiding kan het radiogebruik beperken. De wedstrijdfrequentie dient primair de veiligheid tijdens start, finish en landing en tevens voor uitwisseling van berichten tussen vliegers en wedstrijdleiding. Op de wedstrijdfrequentie mag alleen het wedstrijdnummer als callsign gebruikt worden. De ophaalploeg mag niet zenden op deze frequentie. De wedstrijd- en contactfrequenties worden op de briefing bekend gemaakt.

1.7.3 Gyroscopische instrumenten

Wolkenvliegen is verboden. Gyroscopische instrumenten moeten worden uitgebouwd of volgens aanwijzing van de wedstrijdleiding onbruikbaar gemaakt. Het is de plicht van de deelnemer de aanwezigheid van dergelijke instrumenten in zijn vliegtuig bij de inschrijving te melden.

1.7.4 Motorzwever

Motorzwevers moeten na elke vlucht een logger met motorloopregistratie overleggen.

Zelfstarters mogen klimmen tot een door de wedstrijdleiding opgegeven hoogte en moeten de motor inklappen in de onmiddellijke nabijheid van het ontkoppelpunt van de zweefvliegtuigen zonder motor. Zij mogen de motor zonder eerst te zijn geland niet meer starten!

Alvorens af te vliegen moeten zweefvliegtuigen met een turbo de motor maximaal één minuut laten lopen. Dit moet op de vluchtregistratie zichtbaar zijn. Gedurende 5 minuten na deze motorloopregistratietest mag er niet worden afgevlogen. Ook turbo's mogen maar één keer worden gestart na elke sleep- of lierstart.


Het gedeelte van een wedstrijdvlucht dat valt na een onderbreking van de motorloopregistratie is ongeldig.

1.7.5 Valscherm

Tijdens de vlucht moet de vlieger een deugdelijk valschermdragen.

1.7.6 GPS loggers

Het bewijs dat voldaan is aan de wedstrijdopdracht moet blijken uit de vluchtgegevens van een door de IGC

	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Afdeling Zweefvliegen	DOCUMENT ONDERWERP	TYPE	DON	DVN
		TSBP ZWEEF	BP	008	03.001
		Status	:	DEFINITIEF	SHT/SHTS 8 / 20

goedgekeurde Flight recorder, in dit reglement logger genoemd. Loggers moeten ingesteld zijn op WGS-84 . De logger moet na de vlucht aan de wedstrijdleiding worden aangeboden. Maximaal twee loggers mogen worden gebruikt, één als primaire en één als back-up logger. De logger hoeft niet recent te zijn geijkt.

1.7.7 Boordcomputer als back up

In het geval dat de logger tijdens de vlucht heeft gefaald en de deelnemer niet over een back-up logger beschikt kan het bewijs dat voldaan is aan de wedstrijdopdracht geleverd worden door een andere registratie van GPS gegevens, b.v. het bestand van een vluchtcomputer. Betreft het een zweefvliegtuig met motor dan dient er ook bij dit instrument motorloop registratie aanwezig te zijn. De wedstrijdleiding stelt vast op welke wijze de registratie wordt overgenomen. Bij aanlevering van de backup gegevens moet ook de primaire logger worden ingeleverd.

1.7.8 Waterballast en maximum startgewicht

Het maximaal toegestane startgewicht voor vliegtuigen in de standaard- en 15 meter klasse bedraagt 525 kg of het MTOW uit het vlieghandboek/BVL. Het laagste gewicht is bepalend.

Het maximaal toegestane startgewicht voor vliegtuigen in de 18 meter klasse bedraagt 600 kg of het MTOW uit het vlieghandboek/BVL. Het laagste gewicht is bepalend.

Het maximaal toegestane startgewicht voor vliegtuigen in de open klasse bedraagt 750 kg of het MTOW uit het vlieghandboek/BVL. Het laagste gewicht is bepalend. Open klasse tweezitters met een motor mogen een hoger MTOW dan 750 kg hebben mits vermeld in het vlieghandboek/BVL, tot maximaal 820 kg. Het meenemen van waterballast is in dat geval niet toegestaan.

De wedstrijdleiding kan besluiten om een vliegtuig te wegen. Dit hoeft niet van tevoren aangekondigd te worden. Vullen van water na een weging is niet toegestaan. Vullen van water na de op de briefing vastgestelde boxtijd mag alleen na toestemming van de wedstrijdleiding.

Het is niet toegestaan waterballast te lozen zodanig dat andere deelnemers daar hinder van ondervinden.

Vóór de eerste start in een klasse kan de wedstrijdleiding bepalen dat er zonder waterballast wordt gestart door alle vliegers in die klasse.

In de clubklasse is waterballast niet toegestaan.

1.8 DAGELIJKS PROGRAMMA

Tenzij anders wordt bekend gemaakt moeten de vliegers om 10:00 uur aanwezig zijn op de dagelijkse briefing, waarin aan de orde komen:

- debriefing vorige wedstrijddag en de uitreiking van de dagprijzen
- het dag- en algemeen klassement met vermelding van de strafpunten
- meteobriefing
- te volgen procedures op de grond en in de lucht.
- de nieuwe opdracht.

1.9 STARTREGELING

1.9.1 Startvolgorde


De startvolgorde wordt de eerste dag door loting bepaald. Na iedere wedstrijddag wordt de volgorde volgens een vast patroon verschoven. De wedstrijdleiding kan, indien nodig, van deze volgorde afwijken.

1.9.2 Startleider

De aanwijzingen van de startleider moeten worden opgevolgd betreffende:

- het transport van en naar de startplaats
- het aanhaken van de kabels en het weghelpen van de vliegtuigen
- het vrijmaken van de startplaats indien de vlieger niet gereed is of niet wil starten.

De startleider geeft aan de wedstrijdleiding door wanneer alle deelnemers in een klasse een startbeurt hebben gehad.

	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Afdeling Zweefvliegen	DOCUMENT ONDERWERP	TYPE	DON	DVN
		TSBP ZWEEF	BP	008	03.001
		Status	:	DEFINITIEF	SHT/SHTS 9 / 20

1.9.3 Eerste start

Het tijdstip waarop de vliegtuigen opgesteld moeten staan (in de boxen) en het verwachte tijdstip van de eerste start worden op de briefing bekend gemaakt.

Een vlieger die niet klaar is of niet wil starten moet de startplaats vrijmaken, verliest een startbeurt en wordt geacht te zijn gestart v.w.b. de bepaling van het tijdstip afvliegaanvang (zie ook 1.9.4 en 1.10.3).

De wedstrijdleiding kan een vlieger die door overmacht niet gereed was voor de eerste start, en vliegers die de thermiekaansluiting hebben gemist, vóór de volgende klasse laten starten.

1.9.4 Latere start, aantal starts

Binnen de tijd die daarvoor open staat kan een deelnemer zich aanmelden voor een latere start bij de startleider. Van deze start moet direct gebruik gemaakt worden anders vervalt een startbeurt. De eerste start van een deelnemer in een andere klasse die reeds begonnen is met starten gaat voor. Een vlieger heeft per wedstrijddag recht op vijf startbeurten als m.b.v. de lier wordt gestart, drie – als m.b.v. een sleepvliegtuig wordt gestart.

1.9.5 Laatste startmogelijkheid

De laatste startmogelijkheid wordt gegeven op een bepaalde tijdsduur na de afvliegopening. Dit wordt op de briefing bekend gemaakt.

1.9.6 Buitenlanding en motorgebruik

Vliegers die landen buiten de grenzen van het vliegveld, of gebruik hebben gemaakt van de motor anders dan omschreven in 1.7.4 mogen niet opnieuw starten voor dezelfde opdracht.

1.9.7 Kabelbreuk of mislukte start

Bij kabelbreuk of mislukte start beslist de startleider over de geldigheid van de start. Na een ongeldige start heeft de vlieger het recht onmiddellijk opnieuw te starten. Doet hij dit niet, dan wordt hij geacht te zijn gestart v.w.b. de bepaling van de afvliegaanvang.

1.9.8 Onderbreking van het startbedrijf

De wedstrijdleiding of de startleider kan het startbedrijf onderbreken ter wille van de veiligheid.

1.10 AFVLIEGEN EN FINISHEN

1.10.1 Afvliegpunt en afvliegcilinder

In 2005 wordt deze methode niet gebruikt.

1.10.2 Afvliegpunt en afvlieglijn


De afvlieglijn is een rechte lijn, haaks op het eerste been met als middelpunt het afvliegpunt. Normaliter is de lijn naar beide kanten 5 km lang. Als de wedstrijdleiding hiervan afwijkt dan wordt dit duidelijk op de briefing aangegeven.

1.10.3 Afvliegaanvang

De afvliegaanvang vindt op zijn vroegst plaats 15 minuten nadat alle vliegers in een klasse een startbeurt hebben gehad (zie 1.9.3 en 1.9.7). De laatste start in een klasse en de bepaalde afvliegaanvang worden aangekondigd op de wedstrijdrequentie. De afvliegaanvang zal minimaal 5 minuten van te voren worden aangekondigd. De eventueel aangekondigde resterende tijd tot lijnopening moet gezien worden als een indicatie; de GPS tijd is bepalend voor het afvliegtijdstip.

1.10.4 Afvliegtijd en afvliegsluiting

De afvliegtijd is de tijd behorende bij de laatste GPS-positie in de afvliegcilinder of voor de afvlieglijn en als zodanig aangemeld bij de wedstrijdleiding, dit ter voorkoming van een onjuiste tijdregistratie wanneer de afvliegcilinder/lijn later nogmaals wordt gepasseerd. De afvliegtijd (in uren en minuten) moet binnen **45 min.** schriftelijk aan de wedstrijdleiding worden gemeld. Meer dan éénmaal afvliegen is toegestaan, mits de nieuwe tijd schriftelijk wordt aangemeld. Een

	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Afdeling Zweefvliegen	DOCUMENT ONDERWERP	TYPE	DON	DVN
		TSBP ZWEEF		BP	008
		Status	:	DEFINITIEF	
					SHT/SHTS 10 / 20

nieuwe aanmelding heeft het duidelijke oogmerk de opdracht opnieuw aan te vangen en maakt een eerdere onvoltooide poging ongeldig.

Afvliegsluiting vindt plaats 15 minuten na de laatste startmogelijkheid (zie ook 9.5). Afvliegen na deze tijd geeft als afvliegtijd de tijd van de afvliegsluiting.

1.10.5 Afvlieghoogte en -snelheid

De wedstrijdleiding kan een maximaal toegestane afvlieghoogte opgeven. Als er een maximale toegestane afvlieghoogte wordt opgegeven dan is dit AMSL (QNH op de hoogtemeter). Bovendien mag dan bij het overvliegen van de afvlieglijn de GRONDSNELHEID maximaal 150 km/h bedragen. De wedstrijdleiding kan evt. een andere grondsnelheid opgeven, b.v. bij zeer hoge windsnelheden.

De hoogte van de laatste GPS positie voor de afvlieglijn is bepalend voor zowel de hoogte als de snelheid.

1.10.6 Finishlijn en finishpunt

Het finishpunt ligt op het midden van de finishlijn. Deze is naar beide zijden 500 m lang en staat haaks op het laatste been van de opdracht. Finishpunt en finishlijn worden op de briefing bekend gemaakt..

1.10.7 Finishen

Een Race of AAT eindigt nadat het vliegtuig de finishlijn geheel is gepasseerd in de juiste richting. Dit mag ook rollend geschieden, maar uitsluitend voortbewogen door luchtkrachten, de zwaartekracht en de traagheidskracht. Na het passeren van de finishlijn moet de vlieger zonder vertraging landen, tenzij een tweede poging wordt ondernomen.

Het finishen en het gedeelte van de vlucht na het finishen dient veilig te gebeuren; dit ter beoordeling van de wedstrijdleiding. Het is verboden, voor of na het overvliegen van de finishlijn abrupte snelheids- of richtingsveranderingen te maken, in het bijzonder steil optrekken.

Als er binnen de grenzen van het vliegveld wordt geland zonder dat de finishlijn is overschreden dan geldt de landingstijd als finishtijd. Dit laatste wordt bestraft met een in paragraaf 1.18 beschreven aftrek van wedstrijdpunten.

1.10.8 Tweede poging

Na een voltooide wedstrijdvlucht mag zonder tussenlanding een volgende poging worden gedaan om de wedstrijdopdracht te vervullen. Dit moet direct, voor afvliegen aan de wedstrijdleiding worden gemeld. Deze nieuwe poging maakt een eerder voltooide poging niet ongeldig.

1.11 GPS-BEWIJS VAN AFVLEGEN, BEZOEKEN VAN KEERPUNTEN EN AREA'S


Uit de registratie van de logger moet blijken op welk tijdstip het vliegtuig de afvliegcilinder heeft verlaten of de afvlieglijn is overvlogen in de richting van het eerste keerpunt of de eerste area en dat de keerpunten of de areas van de opdracht in de juiste volgorde zijn bezocht (zie ook 1.10.1 en 1.10.2). Bewijs van bezoeken van een keer- of afvliegpunt wordt geleverd door de aanwezigheid van ten minste één GPS-positie of een rechte lijn tussen twee GPS posities in de cilinder met een straal van 500 m resp. 1000 m rond de coördinaten van het keerpunt resp. afvliegpunt. Op 500m afstand rondom deze cilinder kan ook nog worden "bezocht", maar dit wordt bestraft met 100 punten. Een area is bezocht wanneer tenminste één GPS-positie of een rechte lijn tussen twee GPS posities in de area ligt.

Wordt een keerpunt of een area gemist of het finishpunt niet bereikt, dan wordt een buitenlanding toegekend op de verste GPS-positie. De verste GPS-positie is die GPS-positie die de grootste afgelegde afstand oplevert. Een motorzwever krijgt afstandpunten tot de laatste GPS-positie voordat de motor is gestart, of de verste GPS-positie voorafgaande aan dit tijdstip.

Een registratie onderbreking van 5 minuten is toegestaan behalve:

- bij het afvliegen en het bezoeken van keerpunten of areas,
- in de omgeving van verboden gebieden indien tijdens de onderbreking het verboden gebied binnengevlogen zou kunnen zijn,
- tijdens de motorloopregistratie van motorzwevers.

Nabij afvliegpunt, keerpunten, area's en finishlijn dient de logger bij voorkeur elke 4 sec een positie vast te leggen, in

	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Afdeling Zweefvliegen	DOCUMENT ONDERWERP	TYPE	DON	DVN
		TSBP ZWEEF	BP	008	03.001
		Status	:	DEFINITIEF	SHT/SHTS 11 / 20

alle andere gevallen minimaal elke 10 sec.

1.12 LANDINGSMELDING

Na een buitenlanding moet de vlieger zo spoedig mogelijk de volledige landingsmelding doorgeven. Indien de vlieger (nog) geen contact heeft gehad met de wedstrijdleiding, maar wèl met de ophaalploeg, moet de ophaalploeg de volledige landingsmelding doorgeven aan de wedstrijdleiding voordat het thuisveld wordt verlaten. Hetzelfde geldt voor de vlieger die een GPS-buitenlanding heeft gemaakt. Terugslepen vanaf een vliegveld na een buitenlanding is toegestaan, maar pas nadat de buitenlanding telefonisch aan de wedstrijdleiding is gemeld.

1.13 LANDINGSVERKLARING

Een landingsverklaring is niet nodig. De loggerregistratie mag maximaal 5 minuten onderbroken zijn. Is de onderbrekende periode voorafgaande aan de buitenlanding groter dan 5 minuten dan wordt de laatste geldige GPS positie als GPS buitenlanding aangemerkt of een eerdere mocht dit een grotere afstand opleveren..

1.14 UITSLAGEN

De voorlopige uitslag van elke wedstrijddag plus totaalklassement zal zo spoedig mogelijk worden bekendgemaakt. Bij voorkeur niet later dan de volgende briefing.

1.15 REPARATIE EN VERVANGING

Indien een zweefvliegtuig tijdens de wedstrijden wordt beschadigd, mag het worden gerepareerd. Onderdelen als stabilo, hoogteroer, richtingsroer, aileron, kap, wiel, wieldeuren, vleugeltip, winglet, etc. mogen worden vervangen. Niet vervangen mogen worden een romp of een vleugeldeel. Indien een vlieger, buiten zijn schuld, niet meer over zijn vliegtuig kan beschikken, kan de wedstrijdleiding hem toestaan een ander zweefvliegtuig te gebruiken. Schade bij een buitenlanding wordt in principe beschouwd als zijnde de schuld van de vlieger.


1.16 Vliegveiligheid en commissie

Binnen een straal van 10 km van het vliegveld moet linksom worden gedraaid in de thermiek. Daarbuiten moet iedere vlieger zich aanpassen aan andere, reeds aanwezige vliegtuigen, door in dezelfde richting te cirkelen. Bij het binnenvliegen en verlaten van een bel mogen andere vliegtuigen niet worden gehinderd. Anders dan om een botsing te vermijden zijn abrupte snelheids- en richtingsveranderingen verboden. Elke vlieger is verantwoordelijk voor zichtcontact en voldoende separatie in hoogte en afstand tussen hemzelf en andere vliegers. Uitluisteren op 123.35 MHz wordt aanbevolen, ook wanneer meerdere vliegtuigen in hetzelfde veld een buitenlanding maken. Kunstvluchten zijn tijdens de wedstrijd verboden. De wedstrijdleader kan de vlieghoogte beperken rond de afvliegpunten en keerpunten. Een veiligheidscommissie die op initiatief van de wedstrijdleiding wordt samengesteld neemt klachten over onveilig vliegen in ontvangst. Deze commissie kan vliegers aanspreken op onveilig vlieggedrag en indien nodig bij de wedstrijdleiding aandringen op maatregelen.

De wedstrijdleiding kan verplichten tot het voeren van zichtbaarheids vergrotende folie. Aangegeven zal worden van welke afmeting de folie moet zijn en op welke plaats de folie geplakt moet worden. Als hiertoe wordt overgegaan dan zal de wedstrijdleiding de folie verstrekken.

1.17 LUCHTVAARTVOORSCHRIFTEN

Wedstrijdleiding zowel als deelnemers moeten op de hoogte zijn van voor de wedstrijden relevante onderwerpen in AIP's, NOTAM's, OAL's en MAL's. Op de briefings en zonodig op andere wijze zal de wedstrijdleiding mededelingen doen over verboden, gevaarlijke en beperkte gebieden, hoogterestricties en andere informatie van belang voor de veiligheid. De luchtruimbegrenzingsen zoals omschreven in de AIP zal bepalend zijn voor het beoordelen van schendingen hiertegen.

	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Afdeling Zweefvliegen	DOCUMENT ONDERWERP	TYPE	DON	DVN
		TSBP ZWEEF	BP	008	03.001
		Status	:	DEFINITIEF	SHT/SHTS 12 / 20

1.18 MAATREGELEN BIJ FOUTEN EN OVERTREDINGEN


De wedstrijdleider kan een deelnemer waarschuwen, aftrek van punten opleggen of straffen met diskwalificatie of uitsluiting voor een fout of overtreding.

De hoogte van de straf zal zijn:

- a **Minimaal 20** wedstrijdpunten voor een technische fout, overtreding van het wedstrijdreglement, foutief radiogebruik of gebruik van een niet toegestane frequentie, te laat melden van de afvliegtijd en een fout in de afvliegtijd van meer dan 5 minuten. Een maatregel tegen overtreding van een gestelde hoogtebeperking zal rekening houden met de mate en de duur van de overtreding.
- b **Minimaal 50** wedstrijdpunten voor gevaarlijk vliegen of schenden van BvL-restricties, en per dag deze strafpunten als de evt. verplicht gestelde zichtbaarheids vergrotende folie niet wordt gebruikt.
- c **50** wedstrijdpunten voor landen op het vliegveld zonder finishlijnpassage na een voltooide opdracht.
- d **100** wedstrijdpunten voor afvliegen van een verkeerd afvliegpunt; afvliegen tussen 0 en 500m buiten de afvliegcilinder; afvliegen tussen 0 en 500 meter buiten de uiteinden van een afvlieglijn; het bezoeken van een keerpunt tussen 0.5 km en 1 km.
- d. **Minimaal 200** wedstrijdpunten bij grove onsportiviteit, maar diskwalificatie voor de dag indien aanmerkelijk voordeel zou zijn verkregen door de overtreding.
- e. **Diskwalificatie** voor de wedstrijd in geval van doping en bedrog, zoals het vervalsen van wedstrijddocumenten, vluchtregistratie, verzegeling of motorloopregistratie, het gebruik van verboden instrumenten etc.
- f. **Diskwalificatie** voor de dag voor motorzwevers die geen motorloopregistratie kunnen aantonen.
- g Begaat een deelnemer een fout of overtreding voor de tweede maal dan kan de wedstrijdleider een eerdere maatregel **verdubbeld** toepassen.
- h Voor een schending van gecontroleerde of verboden gebieden wordt verondersteld dat de vlieger is **buitengeland** op de positie waar het GPS-spoor voor de eerste keer het betreffende gebied horizontaal kruist of snijdt danwel van boven of van onderen af het verboden gebied in vliegt.. Bij een eerste overtreding krijgt hij afstandspunten tot voornoemd punt, bij herhaling krijgt hij evenveel strafpunten als afstandspunten tot dit punt. Een schending is toegestaan als dit uit veiligheidsoverwegingen gebeurt; alleen bij een buitenlanding of het circuit daaraan voorafgaand.
- i De aftrek van punten die de wedstrijdleider kan opleggen zal niet lager zijn dan de genoemde minima, maar moet altijd **méer** zijn dan het puntenvoordeel dat mogelijk door de overtreding zou kunnen zijn verkregen. Een deelnemer kan door aftrek van punten niet negatief scoren. Aftrek van punten wordt toegepast **na** het vaststellen van het dagresultaat en zal de dagfactor niet beïnvloeden. Om dezelfde reden krijgt een gediskwalificeerde deelnemer evenveel strafpunten als zijn onterechte dagresultaat. Malversaties worden door de wedstrijdleiding schriftelijk aan de CW&S gemeld. De betrokkene krijgt hiervan afschrift.

1.19 INTERPRETATIE

De wedstrijdleiding beslist bij meningsverschillen betreffende de uitleg van dit reglement en andere voorschriften betreffende de wedstrijd, of bij situaties waarin dit reglement niet voorziet.

	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Afdeling Zweefvliegen	DOCUMENT ONDERWERP	TYPE	DON	DVN
		TSBP ZWEEF	BP	008	03.001
		Status	:	DEFINITIEF	SHT/SHTS 13 / 20

1.20 PROTESTEN


Deelnemers kunnen bij meningsverschillen of tegen genomen maatregelen protesteren. De betrokkene krijgt hiervan afschrift. Protesten moeten binnen 24 uur na de daaropvolgende briefing, of na de publicatie van het officiële dagklassement schriftelijk bij de wedstrijdleiding worden ingediend onder betaling van Euro.25,-. Dit bedrag zal worden teruggegeven, indien het protest wordt toegewezen.

De jury treedt in functie nadat een protest is ingediend tegen een beslissing van de wedstrijdleiding. De beslissing van de jury wordt binnen 24 uur bekend gemaakt aan de wedstrijdleiding en de indiener van het protest. Tegen deze beslissing is geen beroep mogelijk.

1.21 SLOTBEPALING

De wedstrijdleiding kan een wedstrijddag op ieder moment annuleren wanneer de veiligheid ernstig in gevaar komt of wanneer een deel van de deelnemers onredelijk benadeeld zou worden.

De wedstrijdleiding behoudt zich het recht voor de wedstrijd af te gelasten of te staken, indien onvoorziene omstandigheden dat noodzakelijk maken. De organisatoren noch de organiserende club, zijn niet aansprakelijk voor eventuele schade die hierdoor zou kunnen ontstaan.

	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Afdeling Zweefvliegen	DOCUMENT ONDERWERP	TYPE	DON	DVN
		TSBP ZWEEF	BP	008	03.001
		Status	:	DEFINITIEF	SHT/SHTS 14 / 20

2 REGLEMENT PUNTEENTELLING

2.1 OPDRACHTEN EN BEGRIPSBEPALINGEN

2.1.1 Race

Een Race is een gesloten snelheidsvlucht over een vastgesteld traject. Dit kan zijn een retourvlucht met één keerpunt, een driehoeksvlucht met twee keerpunten of een vlucht met meer dan twee keerpunten.

Een Race wordt gewaardeerd volgens de formules van punt 2.4.3.

2.1.2 Assigned Area Task (AAT)


Dit is een snelheidsopdracht via Assigned Areas. Dit zijn cirkelvormige of sectorvormige gebieden met een referentiepunt (keerpunt uit de lijst) waarvan de positie en afmetingen (straal en twee radialen) door de wedstrijdleiding worden bepaald. Ieder willekeurig punt in een area kan als keerpunt worden opgevat. Tot de area behoort ook de cilinder met een straal van 500 m rondom het referentiepunt indien de area als sector is opgegeven.. Alle assigned areas moeten in de juiste volgorde worden bezocht. Voor dit type opdracht wordt door de wedstrijdleiding een minimum vluchtduur T_{min} gesteld. Een AAT wordt beoordeeld volgens de formules van punt 2.4.4.

2.1.3 Tijdsduur (T_d en T_{min})

De tijdsduur T_d bij een Race en een AAT is de tijd nodig voor het voltooien van de opdracht. Tijdsduur is finishtijd minus afvliegtijd. Bij een AAT wordt door de wedstrijdleiding een minimum tijdsduur T_{min} gesteld. Is bij het passeren van de finishlijn de gestelde minimum vluchtduur T_{min} nog niet verstreken, dan geldt T_{min} voor het berekenen van de snelheid. Anders geldt de werkelijke vluchtduur T_d van de door de vlieger uitgevoerde opdracht.

2.1.4 Afstandsvlucht

Een Race of een AAT wordt automatisch een afstandsvlucht na een echte of toegekende buitenlanding. (zie ook Regl.NK 1.7.4 en 1.11).

	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Afdeling Zweefvliegen	DOCUMENT ONDERWERP	TYPE	DON	DVN
		TSBP ZWEEF	BP	008	03.001
		Status	:	DEFINITIEF	SHT/SHTS 15 / 20

2.1.5 Afgelegde Afstand (D)

- a. Bij een voltooide Race is de lengte van de afgelegde afstand niet relevant; alle gefinishte vliegers krijgen automatisch de maximale afgelegde afstand toegewezen voor de berekening van het afstandspunten deel. (Rd is n.v.t).
Bij een onvoltooide Race is de afgelegde afstand de lengte van de opdracht vanaf het gebruikte afvliegpunt, verminderd met de nog te vliegen afstand vanaf de verste GPS-positie naar het finishpunt. De afgelegde afstand zal niet minder zijn dan de afgelegde afstand naar het laatst bezochte keerpunt.
Bij de berekening van Rd wordt voor Dm de maximaal door een vlieger afgelegde afstand in het kader van de opdracht genomen. Deze vlieger kan al dan niet gefinisht zijn.
- b. Bij een voltooide AAT wordt ten behoeve van de snelheidsberekening de afgelegde afstand bepaald vanaf het gebruikte afvliegpunt, via de GPS-posities in de areas welke de vlieger de grootste afstand opleveren, tot het finishpunt. Voor de toekenning van afstandspunten is, net zoals bij Race, de afgelegde afstand niet relevant (Rd is n.v.t). Het heeft dus geen nut na het verstrijken van Tmin en voorafgaande aan het passeren van de finishlijn nog meer km's te maken, tenzij daarmee de gemiddelde vliegsnelheid verhoogd kan worden.
Bij een onvoltooide AAT wordt de afgelegde afstand berekend vanaf het afvliegpunt via de meest optimale GPS-posities in de bezochte areas tot de verste GPS-positie voorafgaande aan de buitenlanding of het afbreken van de wedstrijdvlucht. Hierbij wordt voor het laatste been de afstand berekend vanaf de verste GPS-positie in de laatst bezochte area (of afvliegpunt) tot het referentiepunt van de volgende area (of finishpunt), verminderd met de nog af te leggen afstand tussen de laatste verste GPS-positie van het landingspunt en dit referentiepunt (of finishpunt).
Bij de berekening van Rd wordt voor Dm de maximaal door een vlieger afgelegde afstand in het kader van de opdracht genomen. Deze vlieger kan al dan niet gefinisht zijn.

2.1.6 Behaalde snelheid

De behaalde snelheid bij een race is de lengte van de opdracht vanaf het gebruikte afvliegpunt, gedeeld door de tijdsduur van de vlucht.

De behaalde snelheid bij een AAT is de afgelegde afstand via de Assigned Areas, gedeeld door de tijdsduur van de vlucht of de gestelde tijdsduur Tmin indien deze groter is. Bij een buitenlanding of bij een landing op het thuisveld zonder dat alle areas zijn bezocht, wordt een AAT alleen op afstand gewaardeerd.

2.2 METING VAN AFSTAND EN TIJD

De afstand wordt berekend uit de GPS-coördinaten van de logger, of alleen voorlopig uit de coördinaten die door de vlieger zijn opgegeven na een buitenlanding (zie ook Regl.NK punt 12). De afstand wordt afgerond op 1 meter, de tijd op hele seconden.


2.3 WEDSTRIJDDAG

Een wedstrijddag is geldig wanneer aan iedere deelnemer in een klasse ten minste éénmaal de gelegenheid is geboden te starten en ten minste één van de deelnemers in die klasse een afstand heeft afgelegd van 100 km.

2.4 SYMBOLEN EN FORMULES

2.4.1 Symbolen (afstand in km, snelheid in km/uur).

- D afgelegde afstand door een vlieger
 Dm maximale afgelegde afstand berekend over alle vliegers
 Fm correctiefactor voor geleverde prestatie
 Fw correctiefactor voor slecht weer
 Fd correctiefactor voor afgelegde afstand (<1 indien Dm < 250 km)
 Fv correctiefactor voor vluchtduur (<1 indien Dm/Vcm < 3 uur)

	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Afdeling Zweefvliegen	DOCUMENT ONDERWERP	TYPE	DON	DVN
		TSBP ZWEEF	BP	008	03.001
		Status	:	DEFINITIEF	SHT/SHTS 16 / 20

- fx handicapfactor (afhankelijk van de gemiddelde snelheid van de drie snelste vliegers)
 H handicapsterkte in relatie tot de snelheid van de drie snelste vliegers
 I handicap index
 In normindex (100)
 N aantal vliegers dat een wedstrijdstart heeft gemaakt
 N¹⁰⁰ aantal vliegers dat een afstand heeft afgelegd van ten minste 100 km
 Nv aantal vliegers dat gehandicapt sneller is dan 2/3 van de maximale gehandicapte snelheid (bij samenvoegen)
 Pc wedstrijdpunten van de vlieger
 Pp strafpunten
 Pu dagpunten van de vlieger
 Rd verhouding tussen de afgelegde afstand door de vlieger en de maximaal afgelegde afstand
 Rn verhouding tussen Nv en het aantal deelnemers met een wedstrijdstart
 Rv verhouding tussen de gehandicapte snelheid van een vlieger en de maximale gehandicapte snelheid (bij samenvoegen)
 Ta afvliegtijd
 Tf finishtijd
 Td tijdsduur voor het voltooien van de opdracht
 Tmin door de wedstrijdleiding gestelde minimale vluchtduur (bij AAT)
 V de behaalde snelheid van de vlieger
 Vc de behaalde snelheid van de vlieger gecorrigeerd met handicapfactor (bij samenvoegen)
 Vm de behaalde snelheid van de snelste vlieger
 Vcm maximale behaalde snelheid gecorrigeerd met handicapfactor
 V₁₂₃ gemiddelde snelheid van de drie snelste deelnemers in een klasse.

2.4.2 Correctie factoren

Voor de standaard, aparte 15 meter - , aparte 18 meter – en de open klasse:
Handicapsterkte **H** = 1

$$\text{Handicapfactor } \mathbf{fx} = \{ \ln + H (I - \ln) \} / \ln, \quad (1 \leq fx \leq I / \ln)$$

Toepassing van de handicapfactor: $Vc = V / fx$ en $Vcm = (V / fx)_{\max}$

Fm is prestatiefactor en is de kleinste waarde van:

$$\mathbf{Fd} = (5 * Dm - 250) / 1000 \quad (\text{correctiefactor voor afgelegde afstand; } 0 \leq Fd \leq 1)$$

en

$$\mathbf{Fv} = (400 * Dm / Vm - 200) / 1000 \quad (\text{correctiefactor voor snelheid in relatie tot afgelegde afstand; } 0 \leq Fv \leq 1)$$

$$\mathbf{Fw} = 1.25 * N^{100} / N \quad (\text{correctiefactor voor slecht weer; } 0 \leq Fw \leq 1)$$

Weegfactoren in de formules: $\mathbf{Rd} = D / Dm$, $\mathbf{Rn} = Nv / N$, $\mathbf{Rv} = Vc / Vcm$ (met $2/3 \leq Rv \leq 1$)


2.4.3 Formules Race

Voor een vlieger die buitenlandt: $\mathbf{Pu} = Rd * (1 - 2/3 * Rn) * 1000$ (alleen afstandspunten)

Voor een vlieger die finisht: $\mathbf{Pu} = \{ (1 - 2/3 * Rn) + 2 * (Rv - 2/3) * Rn \} * 1000$ (afstands- en snelheidspunten)

2.4.4 Formules Assigned Area Task (AAT)

Zelfde formules als voor Race.


	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Afdeling Zweefvliegen	DOCUMENT ONDERWERP	TYPE	DON	DVN
		TSBP ZWEEF	BP	008	03.001
		Status	:	DEFINITIEF	SHT/SHTS 17 / 20

2.4.5 Wedstrijdpunten Pc

$$Pc = Pu * Fm * Fw - Pp$$

Wedstrijdpunten worden per dag afgerond op hele punten. Het totaalklassement is de som van de afgeronde wedstrijdpunten per dag.

WIJZIGINGEN IN REGLEMENT NK20054 T.O.V. NK2004

	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Afdeling Zweefvliegen	DOCUMENT ONDERWERP	TYPE	DON	DVN
		TSBP ZWEEF	BP	008	03.001
Status		:	DEFINITIEF	SHT/SHTS 18 / 20	

3 BIJLAGE A LOKALE REGELS EN AANWIJZINGEN.

NK-Clubklasse en Kwalificatie wedstrijd

3.1 BIJZONDERHEDEN VAN DE WEDSTRIJDEN

Plaats: Terlet

Datum: 11 t/m 22 juni 2005

Sluiting inschrijving: 1 juli 2005

Aanmelding: 10 juli tussen 18:00 en 19:00

Openingsbriefing: zondag 11 juli om 20:00 uur (Gelderse werkplaats of instructie lokaal)

3.1.1 Wedstrijdfrequentie

Deze wordt bekend gemaakt op briefing

Hallo Frequentie: 123.35 MHz

3.1.2 Keerpunten

De keerpunten voor de wedstrijd zijn NK2004V5.xxx , zie ook <http://nkclub.zweefportaal.nl/>

3.1.3 Finishpunten

TLFP03: 52°03'160N, 005°56'240E

TLFP04: 52°02'880N 005°55'640E

Minimale finish hoogte: 30 m

3.1.4 NK-Clubklasse

Aan de NK-Clubklasse kunnen vliegtuigen deelnemen die voor komen op de IGC lijst, zie bijlage B.

Waterballast is niet toegestaan. De handicaps uit de IGC lijst zullen worden toegepast.

Bij het inschrijven moet de vlieger opgeven in welke configuratie van het vliegtuig hij aan de wedstrijd zal gaan deelnemen. Deze zal tijdens de wedstrijd niet meer gewijzigd mogen worden.

3.1.5 NK-Kwalificatie wedstrijd:


Vliegtuigen die niet voorkomen op de IGC lijst zie bijlage B, worden ingedeeld bij de Kwalificatie wedstrijd. Er zal een snelheidsonafhankelijke handicap worden toegepast waarbij indeling zal geschieden volgens de BGA lijst 2005.

Van kwalificatie voor de NK-Multi is sprake indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

Tenminste 70% van de som van de dagmaxima met een minimum van 3 wedstrijddagen en tenminste 8 deelnemers.

3.1.6 Nationale Ladder

Beide wedstrijden; te weten: NK Clubklasse en NK Kwalificatie tellen mee voor de Nationale Ladder, tenzij de vlieger vooraf anders schriftelijk heeft aangegeven bij de CW&S.

	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Afdeling Zweefvliegen	DOCUMENT ONDERWERP	TYPE	DON	DVN
		TSBP ZWEEF	BP	008	03.001
		Status	:	DEFINITIEF	SHT/SHTS 19 / 20

3.2 AANWIJZINGEN

Bij aankomst op Terlet graag uw aanhanger parkeren op de aanhanger stallingsplaats

U bent te gast bij de Gelderse Zweefvliegclub. Op Terlet vliegen ook de SZT en de CCT. Deze clubs maken deze wedstrijd mede mogelijk. En zullen zoveel mogelijk rekening houden met de NK-Club en Kwalificatiewedstrijd echter hun eigen bedrijf gaat gewoon door! Dit betekent dat het druk zal zijn zowel op de grond als in de lucht. Met name de finish procedure is zeer strikt! Deelnemers die zich niet houden aan de minimale finish hoogte zullen gediskwalificeerd worden. Aanwijzing van de startleider dient strikt te worden opgevolgd! Evenzo dient u zich strikt te houden aan de rij-routes zoals die bekend zullen worden gemaakt tijdens de briefing.

3.2.1 Startorganisatie

Tijdens het starten wordt van ophalers verwacht dat ze meehelpen met aanhaken. Mocht onverhoopt kisten terug komen landen dan helpen ophalers ook mee.

3.2.2 Buitenlanding

Bij een buitenlanding graag per sms opgave van uw call-sign, coördinaten, aantal geronde keerpunten. U dient zelf uw ophaalploeg te informeren.

3.2.3 Landen op Terlet

Na de landing op Terlet, direct het veld leeg maken en demonteren mag alleen aan de randen van de landingsstrips. Indien gedemonteerd wordt in het veld volgt dag diskwalificatie.


3.2.4 Finish procedure:

1. De finish moet zo mogelijk op 10 km afstand per radio worden aangemeld via de radio via een korte procedure. Voorbeeld: **Terlet finish, LR 10 km**. De wedstrijdorganisatie bevestigt het call-sign en verstrekt de windrichting en snelheid. Abrupte vliegbewegingen tijdens of na de finishlijnpassage zijn gevaarlijk en daarom verboden. Na de landing dient de strip zo spoedig mogelijk te worden vrijgemaakt. Demonteren van het vliegtuig geschiedt langs de rand van de strip, demonteren in het landingsveld leidt tot diskwalificatie.

Bij het finishen of hierna is het laagvliegen over mensen, strikt verboden en leidt tot directe diskwalificatie van de betrokken vlieger.

3.2.5 Auto's en aanhangers:

Bij het parkeren van auto's en of aanhangers dienen de aanwijzingen van de wedstrijdleiding strikt te worden gevolgd. Parkeren op het platform voor de hangaar en briefingruimte is strikt verboden.

	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Afdeling Zweefvliegen	DOCUMENT ONDERWERP	TYPE	DON	DVN
		TSBP ZWEEF	BP	008	03.001
Status		:	DEFINITIEF		SHT/SHTS 20 / 20

4 BIJLAGE B IGC HANDICAP LIST

1.07

DG200[365kg]; DG202(15m)[365kg]; Vega(15m); DG500/505 Orion(20m); ASW24 [357kg]; LS7[365kg]; LS 3[410kg]; Mini Nimbus[370kg]; Mosquito[384kg]; D 40; Diamant 18m[400kg]; BS 1; D 36

1.06

Glasfluegel 304C(W)[360kg]; FK-3; SB 8; Speed Astir II[380kg]; PIK 20D/E[364kg]; Janus C without retractable gear; B 12; Calif A 21; DG 1000/18m

1.05

LS 4[385kg]; DG 300[372kg]; Falkon; LS 3 Std; SB 12; AFH 24; Glasfluegel 304C[360kg]; AK 5; Pegase (all versions) [275kg]; Mue 26; Diamant 16,5m[395kg]; Cirrus 18,34m[340kg]; Janus 18.2m; DG 505; Orion 18m

1.03

DG 300 without retractable gear[370kg]; LS 2; H 301[310kg]

1.02

ASW 19 a,b (w)[385kg]; LS 1f(w)[369kg]

1.01

Hornet(w) [369kg]; ASW 19 a,b[385kg]; Std. Cirrus 16m[340kg]; LS 1f[369kg]; JantarStd 2,3[395kg]; SZD 59; Std. Libelle 17m[325kg]

1.00

DG 100[363kg]; Hornet[369kg]; Std. Jantar1[395kg]; Cirrus(w)[340kg]; Std. Astir[385kg]; Phoebus B3; Cirrus[340kg]; Phoebus C1; D 37; SB 7; Elfe 17m; Cobra 17m[380kg]

0.99

Std.Libelle(w)[325kg]; ASW 15 a,[323kg]b(w)[365kg] ;Std.Cirrus[340kg],Cirrus 75[340kg]; ASW 19 Club [385kg]

0.98

ASW 15a[323kg], b [365kg]; Std. Libelle[325kg]; LS 1-0,c,d [345kg]; 9 Cobra 15[375kg]; DG 100 Club[363kg]; D 38; Mue 22b; Pajno V1/2[395kg]

0.97

SHK

0.96

Astir CS[385kg]; Astir CS 77[385kg]; Club Libelle[350kg]; Salto 15/15,5m; Elfe S3/S4; Mistral C; Phoebus B; IS29D; LS 1-0 without retractable gear; VSO-10

Handicap Adjustments

Landing gear changes Handicap by 0.02 / Winglets change Handicap by 0.01